



Von Gundel Jacobi

# Saft für Millionen

Bevor alternative Flüssigkraftstoffe denselben Weg wie gewöhnlicher Sprit zum Verbraucher finden, sind zahlreiche bürokratische Hürden zu nehmen.

## Öko-Treibstoff für eine bessere Zukunft des Verbrennungsmotors

Auf der Suche nach alternativem Sprit wird man unter anderem im Schwarzwald fündig. Dort steht ein neuartiger erneuerbarer Dieselkraftstoff vor dem Sprung an die Zapfsäulen.

Bei allen derzeitigen Lippenbekenntnissen zur Elektromobilität gerät leicht in Vergessenheit, dass in jedem Fall noch über einen längeren Zeitraum Millionen herkömmlich angetriebener Autos auf den Straßen unterwegs sein werden. Der aktuelle Bestand an Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in Deutschland liegt bei rund 59 Millionen, darunter mehr als dreieinhalb Millionen Lkw und – je nach Zählweise – knapp zwei Millionen Traktoren. Die überwiegende Mehrheit sind Pkw. Das Kraftfahrt-Bundesamt zählt über 48 Millionen zugelassene Exemplare mit Benzin- oder Dieselaggregat an Bord. Es kann keinem daran gelegen sein, sie alle im sprichwörtlichen Sinn in die Tonne zu kippen, weshalb alternative nachhaltige Kraftstoffe so schnell wie möglich auf den Markt gebracht werden müssen. Die Firma Oest aus Freudenstadt im Schwarzwald hat sich bereits bei der Herstellung von Benzin-Sonderkraftstoffen in



Altfette aus Fritteusen stellen einen Grundstoff für die Herstellung von ökologischem Diesel dar. Diese Fette systematisch und vor allem in großen Mengen aus industriellen Frittieranlagen für die Kraftstoffproduktion zu sammeln, bleibt eine Herausforderung.

Deutschland einen Namen gemacht. Sie produzieren für Zwei- und Viertakter geruchlose Treibstoffe, die so gut wie keine wahrnehmbaren Abgase zur Folge haben. Allerdings beruhen sie auf Erdöl – wobei dem verwendeten hochreinen Alkylatbenzin in mehreren Raffineriestritten zahlreiche Giftstoffe wie Benzol, Phenol, Schwefel oder Blei entzogen worden sind. Einen Schritt weiter gehen diese Entwickler bei nachhaltigem Dieselkraftstoff, der für den Einsatz sowohl in älteren als auch in hochmodernen Autos geeignet ist. Und das laut Oest ohne Umrüstung. Die Grundstoffe dieses besonderen Saftes konkurrieren nicht wie der übliche Bio-Diesel mit

her wird er nur in Kanistern von fünf oder zwanzig Litern sowie im Fass mit 200 Litern durch den Hersteller direkt vertrieben. Nach Auskunft des Unternehmens würde es die preisliche Wettbewerbsfähigkeit von Oecopower D massiv verbessern, wenn die Kosten für Behältnisse, Abfüllen und Transport in kleinen Mengen entfielen.

### Vorteile bei Emissionen

Der erneuerbare Diesel aus Freudenstadt nutzt aber nicht nur Abfälle noch sinnvoll. Der Ausstoß seiner Treibhausgase wird über den gesamten Produktlebenszyklus von der Gewinnung über die Bereitstellung bis hin zu Verbrennung im Fahrzeug nach Unterneh-

der Nahrungsproduktion. Er wird stattdessen aus pflanzlichen Abfällen hergestellt, aus Altfetten industrieller Frittieranlagen, aus Spülmengen etwa von der Gastronomie und aus Reststoffen bei der Lebensmittelproduktion oder ungenießbar gewordenen Waren von Transporten. Aktuell kann der Literpreis von 2,35 Euro nicht mit dem von Dieselkraftstoff aus Erdöl konkurrieren. Außerdem ist es amtlich noch nicht zugelassen, den Oecopower D genannten Diesel aus gängigen Zapfsäulen zu beziehen. Das würde ihn deutlich verbilligen, denn bis-

mensangaben um mindestens 65, im besten Falle um 90 Prozent im Vergleich zu Dieseldieselkraftstoff aus Erdöl vermindert. Fachleute sprechen hier von der sogenannten Well-to-Wheel Betrachtung, der gesamten Wirkungskette bis zur Umwandlung der Energie in Vortrieb. Weitere Emissionsvorteile kommen, laut Oest durch wissenschaftliche Studien belegt, hinzu. Es entstehen durchschnittlich 33 Prozent weniger Feinstaub, neun Prozent weniger Stickoxide (NOx), 30 Prozent weniger Kohlenwasserstoffe (HC) und 24 Prozent weniger Kohlenmonoxid (CO).

Um diesen Ökodiesel in großem Stil zu produzieren, braucht Oest Partner – unter anderem, um die erwähnten Reststoffe systematisch einzusammeln. Der Vertrieb hingegen wäre vergleichsweise einfach, denn die Firma aus Freudenstadt ist Mitinhaber des Avia-Tankstellennetzes. Der Dieselbedarf lässt sich durch Oecopower D freilich nicht komplett ersetzen, dafür reichen die notwendigen pflanzlichen Reststoffe nicht aus. Der Oest-Diesel stellt aber wie synthetische Kraftstoffe eine Option für den Alltagsgebrauch dar. Und er macht es möglich, schon jetzt in einem gewissen Rahmen etwas für den umweltgerechteren Betrieb von Verbrennungsmotoren zu tun und dabei Reststoffe zu verwerten, anstelle sie zu entsorgen. Auch wenn sich Oest mit konkreten Zahlen zu Produktionsmengen noch zurückhält: Erklärtes Ziel ist es, noch die letzten, mitunter langwierigen bürokratischen Zulassungshürden zu nehmen und Oecopower D ab dem ersten Quartal 2022 an Tankstellen zugänglich zu machen. Klar ist jedenfalls am schlep-penden Vorankommen von solchen ambitionierten Projekten: Aus der Politik kommen – auf unterschiedlichen Ebenen – nur wenige unterstützende Fingerzeige. ■

Fotos: stock.adobe.com/© Petair/© andre almeida/EyeEm, Oest, Thomas Schreiner

# Muster ohne Wert?

## Energiekostenvergleich an Tankstellen

Seit Oktober sind große Tankstellen verpflichtet, ein Plakat mit der Gegenüberstellung von Energiekosten für Pkw auszuhängen.



Kritik gibt es nicht nur wegen der Bevorzugung von E-Autos. Die Daten bleiben drei Monate unverändert und basieren auf dem vorherigen Quartal. Dynamische Entwicklungen wie derzeit zeigen sie nicht.

Seit einigen Wochen muss an manchen Tankstellen gut sichtbar ein Energiekostenvergleich für Pkw platziert sein. Die gelben Poster oder digitalen Anzeigen listen auf, wie hoch die Energiekosten für eine 100 Kilometer lange Fahrt mit verschiedenen Antriebsarten sind. Verglichen werden die Flüssigkraftstoffe Super E5 und E10, Diesel sowie die Energieträger Strom, Erdgas, Autogas und Wasserstoff. Und das in Bezug auf zwei Kategorien: ein Durchschnittsfahrzeug der Kleinwagen- und Kompaktklasse sowie eines der Mittel- und Oberklasse. Die Daten basieren auf den jeweils drei meistverkauften Pkw-Modellen der vier Segmente und den bekannten WLTP-Verbräuchen. Deutschland setzt so die EU-

Richtlinie 2014/94 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) um. **Hinkender Vergleich** Allerdings gilt die Aushangpflicht nur für Tankstellen mit mehr als sechs Multiproduktzapfsäulen. Die sind eher selten unter den laut Zentralverband des Tankstellengewerbes (ZTG) 14 500 Objekten hierzulande. „Vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie stammt die Information, dass durch die Regelung ‚wie von der EU gefordert‘ zehn Prozent der deutschen Tankstellen betroffen sind. Das wären also 1450. Wir wissen nicht, wer die Multidispensersäulen an allen deutschen Tankstellen gezählt hat“, sagt ZTG-Geschäftsführer Jürgen Ziegner.

Viele Menschen werden also nicht auf die Plakate stoßen. Verkehrsmärkte-Referent Gregor Kolbe vom Verbraucherzentrale Bundesverband sieht nicht nur deshalb Nachbesserungsbedarf an der EU-Vorgabe. Der Vergleich solle zwar auf bereits existierende, günstigere Alternativen zum Verbrenner aufmerksam machen, er müsse aber auch nachvollziehbar und plausibel sein. „Insbesondere bei den Stromkosten bestehen große Unterschiede zwischen privatem und öffentlichem Laden“, kritisiert der Experte. Genau die bilde der Vergleich nicht ab, bemängelt auch Alexander von Gersdorff, Sprecher des Mineralölwirtschaftsverbands (MWW): „Es fehlt die Angabe, dass bei E-Fahrzeugen der durchschnittliche Haushaltsstrompreis zugrunde gelegt ist. Öffentliches und vor allem schnelles Laden ist meist teurer, und das reduziert den Preisunterschied zum Benziner erheblich.“ Beim Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) kennt man die Kritik. Die Kosten öffentlichen Ladens könnten sich aber aus methodischen Gründen noch nicht wiederfinden. Begründet wird dies mit vielfältigen Einflussfaktoren, etwa zeitvariable Tarife, unzählige Ladestrom- und Roamingpreismodelle, Laden beim Arbeitgeber oder Einzelhandel. Ohnehin seien die Aushänge gesetzlich geregelt und nicht veränderbar. Beim Tankstellenverband ZTG zweifelt Jürgen Ziegner am Informationsgehalt und Nutzen der Plakate: „Künftige E-Auto-Fahrer, die ihr Fahrzeug nicht ausschließlich zu Hause oder am Arbeitsplatz laden, werden von der Kostenrealität kräftig überrascht werden.“ ■